Preußische Gesetzsammlung

Nr. 10.

(Nr. 11183.) Nachtragsvertrag zum Staatsvertrage vom 3. Juli 1905 zwischen Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale. Vom 10. Januar 1912.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, Regent des Herzogtums Braunschweig, haben zum Zwecke der Vereinbarung eines Nachtragsvertrags zum Staatsvertrage vom 3. Juli 1905, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale, zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Hoff,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrat Goetsch,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrat Dr. Rundnagel;

Seine Hoheit der Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, Regent des Herzogtums Braunschweig:

Höchstihren Finanzpräsidenten Dr. Zimmermann,

von denen unter Vorbehalt der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

Die Bestimmung im Artikel 2 des Staatsvertrags vom 3. Juli 1905 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale, welche also lautet:

„Die Abzweigung nach Thale muß auf die linke Seite der Bode beschränkt bleiben, so daß jede öffentliche oder private Gleisverbindung mit der rechten Seite der Bode ausgeschlossen ist",

wird hiermit aufgehoben. Der Artikel 2 des Staatsvertrags vom 3. Juli 1905 erhält danach folgende Fassung:

„Die Bahn soll in der Station Blankenburg an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, in der Station Quedlinburg an die preußische Staatseisenbahn angeschlossen werden. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 Meter betragen. Für ihren Bau und Betrieb sind die für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichs-Gesetzbl. Nr. 47) maßgebend."

Artikel 2.

Die übrigen Bestimmungen des Staatsvertrags vom 3. Juli 1905 bleiben unverändert.

Artikel 3.

Dieser Vertrag soll zweifach ausgefertigt und von den vertragschließenden Regierungen zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 10. Januar 1912.

(L. S.) Hoff. (L. S.) F. W. R. Zimmermann.
(L. S.) Goetsch.
(L. S.) Dr. Rundnagel.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

(Nr. 11184.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn). Vom 17. März 1912.

Seine Majestät der König von Preußen und der Hohe Senat der Freien und Hansestadt Hamburg haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn) zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Wirklichen Geheimen Rat Alfred von Kiderlen-Waechter;

der Hohe Senat der Freien und Hansestadt Hamburg:

den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Hansestädte am Königlich Preußischen Hofe, Dr. Karl Peter Klügmann,

von denen, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, nachstehender Staatsvertrag abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

1. Die Königlich Preußische Regierung und der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg werden eine Haupteisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn) zulassen und fördern. Insbesondere werden die Königlich Preußische Regierung unter den in Preußen üblichen Bedingungen und der Senat unter den im hamburgischen Staate üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in dem jeweiligen Staatsgebiete gelegene Strecke an eine unter der Firma „Alstertalbahngesellschaft" zu bildende Aktiengesellschaft erteilen. Beide Konzessionen sollen tunlichst übereinstimmenden Wortlaut erhalten.

2. Hamburg erklärt sich damit einverstanden, daß die Betriebsführung Preußen übertragen wird und daß der Betrieb der Bahn, falls und solange er Preußen überlassen wird, unter Oberaufsicht des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten geführt wird.

Im übrigen behalten sich beide Regierungen ihre Genehmigung zur Betriebsüberlassung an einen anderen Unternehmer vor.

Artikel 2.

1. Die Bahn soll in Ohlsdorf mit der von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Eisenbahn Blankenese–Ohlsdorf in unmittelbare Schienenverbindung gebracht und einheitlich betrieben werden. Als Endpunkt der Alstertalbahn ist Poppenbüttel vorgesehen. Vor Verlängerung und der Anschließung anderer Bahnen soll Hamburg gehört werden.

2. Die Spurweite der zweigleisig für Personen- und Güterverkehr herzustellenden Bahn soll 1,435 Meter betragen. Der Unternehmer soll verpflichtet werden, den erforderlichen Grund und Boden für ein drittes Gleis gleich von vornherein mitzuerwerben.

3. Für den Bau und Betrieb der Alstertalbahn sind die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 387) sowie die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend.

Artikel 3.

Der Personenzugbetrieb soll mit elektrischer Kraft in gleicher Weise wie auf der Eisenbahnstrecke Blankenese–Ohlsdorf erfolgen.

Artikel 4.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel muß längstens binnen drei Jahren, von dem Tage an gerechnet, an dem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz der Konzession beider Regierungen gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Beziehung entscheidenden Ermessen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

Artikel 5.

1. Die Feststellung der Bauentwürfe bleibt jeder Regierung innerhalb ihres Staatsgebiets vorbehalten.

2. Planübergänge sollen im hamburgischen und preußischen Staatsgebiet überall vermieden werden.

3. Die von einer der vertragschließenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Prüfung auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 6.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens werden die vertragschließenden Regierungen, je für ihr Gebiet, der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht erwirken.

Artikel 7.

Alle Entschädigungs- und sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, die aus Anlaß des Baues der Bahn auf preußischem oder auf hamburgischem Staatsgebiet erhoben werden, hat die Eisenbahngesellschaft zu vertreten.

Artikel 8.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts Hamburgs über die in seinem Gebiete gelegene Bahnstrecke und über den darauf stattfindenden Betrieb wird die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die Gesellschaft im allgemeinen Preußen überlassen. Auch ist der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotierung des Reserve- und des Erneuerungsfonds, wobei jedoch die hamburgischen Strecken in gleichem Maße wie die preußischen zu berücksichtigen sind, sowie die Genehmigung und die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife auch in Beziehung auf den im hamburgischen Staatsgebiete gelegenen Teil der Bahn seitens Preußens erfolgt. Die auf hamburgischem Gebiete gelegene Strecke darf jedoch in bezug auf Tarife, Fahrpläne und Bedienung der bei Klein Borstel vorgesehenen Haltestelle nicht ungünstiger behandelt werden als die preußische Bahnstrecke. Hamburg soll vor der Vornahme wichtigerer Änderungen der Fahrpläne und Tarife gehört werden.

Artikel 9.

Hamburg bleibt vorbehalten, den Verkehr mit dem Unternehmer sowie die Handhabung der ihm über die innerhalb hamburgischen Gebiets gelegene Strecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen. Diese haben die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum unmittelbaren Einschreiten der zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

Artikel 10.

1. Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gehandhabt. Die in den beiden Staatsgebieten stationierten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden zu verpflichten.

2. Falls und solange die Königlich Preußische Staatseisenbahnverwaltung den Betrieb führt, wird durch deren Organe die Bahnpolizei auch auf der im hamburgischen Staatsgebiete gelegenen Strecke gehandhabt.

3. Hamburg wird Vorsorge treffen, daß das Bahnpersonal in der Ausübung der Bahnpolizei auf hamburgischem Gebiete von den dortigen Behörden die nötige Unterstützung erhält.

Artikel 11.

1. Bei Anstellung der mittleren und unteren Bediensteten finden die für Besetzung der mittleren, Kanzlei- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

2. Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebiets eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben tunlichst Rücksicht zu nehmen.

3. Die Angehörigen des einen Staates, die im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit, sind aber den Gesetzen und Behörden des Landes, in dem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel 12.

Der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereis erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Artikel 13.

Für Kriegsbeschädigungen und Zerstörungen der Bahn im Gebiet eines der vertragschließenden Staaten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft einen Ersatz weder von diesen Staaten noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 14.

1. Jede der beiden Regierungen behält sich vor, die in ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze, insbesondere der Entrichtung einer Eisenbahnabgabe, zu unterziehen. Zu diesem Zwecke wird als Anlagekapital oder als Reinertrag der aus dem Verhältnisse der Länge der in jedes Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke zur Länge der ganzen Bahn sich er-

gebende Teil des Anlagekapitals oder des jährlichen Reinertrags angenommen. Die Steuererhebung geschieht alljährlich nachträglich, und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. April beginnende Rechnungsjahr.

2. Preußen wird dem Senate der Freien und Hansestadt Hamburg auf Wunsch die Berechnung des Reinertrags der Bahn alljährlich mitteilen.

Artikel 15.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, werden die vertragschließenden Staaten Gebühren und Auslagen nicht erheben.

Artikel 16.

1. Preußen bleibt, unbeschadet des gesetzlichen Ankaufsrechts für die in Preußen gelegene Strecke, das Recht vorbehalten, jederzeit das gesamte Bahnunternehmen eigentümlich zu erwerben.

2. Sowohl in diesem Falle als auch dann, wenn Preußen oder Hamburg das Eigentum der in dem eigenen Staatsgebiete liegenden Teile der Bahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich verständigen, namentlich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebs auf genannter Bahn erforderlichen Maßregeln. Erwirbt Preußen das gesamte Bahnunternehmen, so werden der Vereinbarung die Bedingungen zu Grunde gelegt, die Preußen für seine Staatsbahnen zu vereinbaren pflegt, die das Gebiet anderer Bundesstaaten berühren.

3. Für den Fall der Abtretung des preußischen oder hamburgischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es den vertragschließenden Regierungen freistehen, auch die aus diesem Vertrage hinsichtlich der Alstertalbahn erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll ratifiziert werden.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1912.

(L. S.) v. Kiderlen-Waechter. (L. S.) Klügmann.

———

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn).

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschluß und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel vereinbarten Staatsvertrags zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, die mit der Ratifikation des Vertrags als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrags selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen.

Zu Artikel 2 Ziffer 1 des Vertrags.

Eine Gepäckabfertigung von und nach den Stationen der Alstertalbahn einschließlich Poppenbüttel findet nicht statt. Änderungen wird Preußen nur nach Benehmen mit Hamburg vornehmen. In diesem Falle muß auf Verlangen Hamburgs der Gepäckverkehr in gleichem Umfang auch von und nach Ohlsdorf sowie von und nach den Stationen der geplanten Langenhorner Bahn eingeführt werden.

Zu Artikel 3 des Vertrags.

Zur Aufrechterhaltung der Würde, Ruhe und Ungestörtheit des Ohlsdorfer Friedhofs soll durch Betriebsvorschriften festgelegt werden, daß beim Betriebe der Güterzüge Dampf-, Rauch- und Geräuschbelästigungen in der Nähe des Friedhofs tunlichst vermieden werden. Insbesondere soll die Strecke in der Nähe des Friedhofs in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags nur ausnahmsweise mit Güterzügen befahren werden. Sollte sich später das Bedürfnis zur Einlegung regelmäßiger Güterzüge während dieser Zeit herausstellen, so wird die Königliche Eisenbahndirektion in Altona sich mit der zuständigen Senatskommission wegen des Fahrplans ins Einvernehmen setzen.

Soweit nicht die Güterzüge mit elektrisch betriebenen Lokomotiven gefahren werden, sollen in dem Betriebe der Dampflokomotiven auf dieser Strecke Kohlen mit geringer Rauchentwickelung oder Koks verwendet werden.

Zu Artikel 5 Ziffer 1 des Vertrags.

Es besteht Einverständnis darüber, daß, soweit am Nordende des Bahnhofs Ohlsdorf durch Einführung der Alstertalbahn die vorhandenen Kehr- und Auf-

stellgleise als solche fortfallen, die Alstertalbahngesellschaft auf diesem Bahnhof Ersatz in vollem Umfange zu schaffen hat.

Zu Artikel 8 des Vertrags.

Die Bedienung des Güterverkehrs der Langenhorner Bahn soll nicht ungünstiger sein als die des Güterverkehrs der Alstertalbahn.

Zu Artikel 16 Ziffer 1 und 2 des Vertrags.

Preußen wird sich in seiner Konzessionsurkunde das Recht vorbehalten, unter gewissen noch nicht feststehenden Bedingungen die gesamte Bahn, also auch die auf hamburgischem Gebiete liegende Strecke, zu erwerben. Dies Recht wird zeitlich begrenzt werden. Falls Hamburg auf Grund des Artikel XI seiner Konzessionsurkunde in dieser Zeit den auf hamburgischem Gebiete liegenden Streckenteil erwerben sollte, so tritt es als Rechtsnachfolgerin der Alstertalbahngesellschaft in deren Verpflichtung ein.

Zu Artikel 17 des Vertrags.

Auf Verlangen Preußens sagt der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg zu, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß vor dem 28. März 1912 die Ratifikationsurkunden über diesen Vertrag ausgetauscht werden und die Konzessionsurkunde der Alstertalbahngesellschaft zugestellt wird.

Es herrscht jedoch darüber Einverständnis, daß ein späterer Austausch der Ratifikationsurkunden hierdurch nicht ausgeschlossen werden soll.

Die mit dem vereinbarten Entwurf übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrags sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben die Bevollmächtigten der Königlich Preußischen Staatsregierung und des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg je eine Ausfertigung des Vertrags und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1912.

(L. S.) v. Kiderlen-Waechter. (L. S.) Klügmann.

Der vorstehende Staatsvertrag und das dazu gehörige Schlußprotokoll sind ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat am 25. März d. J. in Berlin stattgefunden.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die **Haupt-Sachregister** (1806 bis 1883 zu 6,25 M und 1884 bis 1903 zu 2,40 M) sind an die **Postanstalten** zu richten.